

Method of and device for controlling a drive unit of a vehicle

Patent number: DE4321333

Publication date: 1995-01-05

Inventor: STREIB MARTIN DR (DE); SORG DIETER DIPLO ING (DE)

Applicant: BOSCH GMBH ROBERT (DE)

Classification:

- international: B60K26/00; F02D9/00; F02D41/

- european:

Application number: DE19934321333 19930626

Priority number(s): DE10034321333 10030626

Priority number(s): DE19934321333 19930026

Also published as:



EP0631897 (A)
EP0631897 (B)

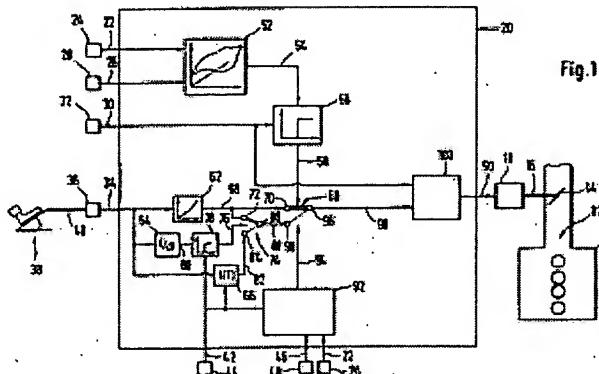
EP0631897 (B)

Report a data error he

Abstract not available for DE4321333

Abstract of corresponding document: EP0631897

A method and a device for controlling a drive unit are proposed, execution of the driver's intention to adjust the engine power output being delayed during the transition from the overrun phase into the traction phase, vibrations and bucking in the transition from overrun to traction operation being prevented.



Data supplied from the [esp@cenet](http://esp.cenet.org) database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)



(9) BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES

PATENTAMT

Offenlegungsschrift

(10) DE 43 21 333 A 1

(51) Int. Cl. 6:

B 60 K 26/00

F 02 D 9/00

F 02 D 41/10

(21) Aktenzeichen: P 43 21 333.2

(22) Anmeldetag: 26. 6. 93

(43) Offenlegungstag: 5. 1. 95

(71) Anmelder:

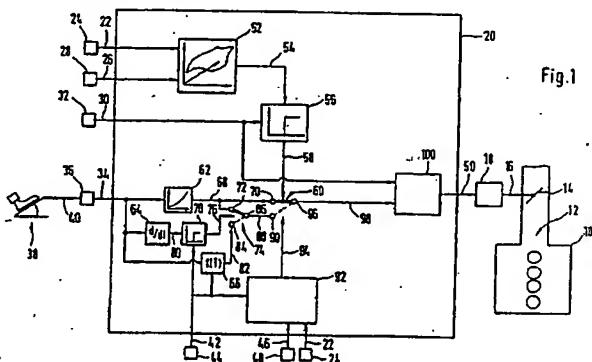
Robert Bosch GmbH, 70469 Stuttgart, DE

(72) Erfinder:

Streib, Martin, Dr., 71665 Vaihingen, DE; Sorg, Dieter, Dipl.-Ing. (FH), 75050 Gemmingen, DE

(54) Verfahren und Vorrichtung zur Steuerung einer Antriebseinheit eines Fahrzeugs

(57) Es wird ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Steuerung einer Antriebseinheit vorgeschlagen, wobei beim Übergang von der Schubbetriebsphase in die Zugbetriebsphase die Ausführung des Fahrerwunsches zur Einstellung der Motorleistung verzögert erfolgt, wobei Schwingungen und Ruckeln beim Übergang vom Schub- in den Zugbetrieb vermieden werden.



Beschreibung

Stand der Technik

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Steuerung einer Antriebseinheit eines Fahrzeugs gemäß den Oberbegriffen der unabhängigen Patentansprüche.

Bei der Steuerung von Antriebseinheiten für Fahrzeuge treten grundsätzlich zwei verschiedene Betriebsphasen auf. Zum einen die Schubphase, in der die Antriebseinheit vom Fahrzeugantrieb geschoben wird, zum anderen die Zugphase, in der die Antriebseinheit Leistung an den Antrieb des Fahrzeugs oder im Leerlauf die durch innere Reibung der Antriebseinheit aufzuwendende Leistung abgibt. Wird ein herkömmliches Fahrzeug aus der Schubphase heraus durch Betätigen des Fahrpedals und damit der Drosselklappe heraus beschleunigt, so entsteht dadurch eine plötzliche Erhöhung der Motorleistung, was wiederum ein mehr oder weniger großes Ruckeln oder Schwingen des Triebstrangs bzw. des Fahrzeugs infolge des hervorgerufenen Drehmomentensprungs zur Folge haben kann. Dies läßt sich durch die Simulation des Triebstrangs (Kurbelwelle, Getriebe, Abtriebswelle) als Torsionsfeder erklären. Im Schubbetrieb, wenn der Antrieb über den Triebstrang Leistung an die Antriebseinheit abgibt, ist der Triebstrang in diese Richtung (Schubrichtung) vorgespannt. Beim Übergang in den Zugbetrieb, in dem die Antriebseinheit an den Antriebsstrang Leistung abgibt, wird der in Schubrichtung vorgespannte Triebstrang entspannt, die im Triebstrang enthaltene Lose überwunden und der Triebstrang in die andere Richtung (Zugrichtung) vorgespannt. Dies ist Ursache dafür, daß beim Übergang vom Schub- in Zugbetrieb, insbesondere beim großen Beschleunigungswunsch, der Triebstrang zu Schwingungen angeregt wird, welche sich in einem Ruckeln des Fahrzeugs beim Beschleunigen aus der Schubphase heraus bemerkbar machen, und Fahrkomfort und Fahrbarkeit des Fahrzeugs erheblich beeinträchtigen können.

Es ist daher Aufgabe der Erfindung, Maßnahmen anzugeben, mit welchen der Fahrkomfort und die Fahrbarkeit eines Fahrzeugs beim Übergang von der Schub- in die Zugphase verbessert wird.

Dies wird dadurch erreicht, daß die Motorleistung entsprechend dem Fahrerwunsch eingestellt wird und beim Übergang von der Schub- in die Zugphase die Ausführung des Fahrerwünsches verzögert erfolgt.

Aus der Veröffentlichung "elektronische Motorsteuerung für Kraftfahrzeuge" von Gerhard Kolberg, Motor-technische Zeitschrift, 46. Jahrgang, Heft 4/1985, ist ein elektronisches Gaspedalsystem bekannt, bei welchem die Motorleistung durch Einstellen einer Luftzufuhr zur einer Brennkraftmaschine beeinflussenden Drosselklappe auf der Basis des durch die Auslenkung des Fahrpedals erfaßten Fahrerwunsches im Rahmen einer Lageregelung gesteuert wird. Maßnahmen, welche den Übergang von der Schub- in die Zugphase betreffen, werden nicht vorgeschlagen.

Vorteile der Erfindung

Durch die erfindungsgemäße Vorgehensweise wird der Übergang von der Schub- in die Zugphase, insbesondere bei einer Beschleunigung durch den Fahrer, wesentlich verbessert.

Insbesondere ist vorteilhaft, daß keine Schwingungen im Triebstrang und somit kein Ruckeln auftritt.

Ferner ist vorteilhaft, im Gegensatz zu anderen Maßnahmen wie z. B. Ruckeldämpfern, welche bereits entstehenden Schwingungen entgegenwirken, daß bereits das Entstehen von Schwingungen vermieden wird.

Besonders vorteilhaft ist die Begrenzung des Fahrerwunschgradientens, weil dadurch bei Fahrpedalbetätigungen aus der Schubphase heraus, die erfahrungsgemäß zu keiner Schwingungsanregung führen, die Dynamik des Steuersystems erhalten bleibt.

Durch eine gangstufenabhängige Begrenzung der Dynamik des Fahrerwunsches werden Schwingungen in jeder Gangstufe wirksam vermieden, ohne daß unnötigerweise Dynamik verloren geht.

Negative Einflüsse auf die Abgaszusammensetzung werden ebenfalls vermieden.

Besonders vorteilhaft ist, daß die Verzögerung der Ausführung des Fahrerwunsches lediglich bis zur Erkennung des tatsächlich vorhandenen Kraftschlusses, das heißt bis zum tatsächlichen Eintritt der Zugphase, durchgeführt wird, so daß lediglich der schwingungsempfindliche Bereich vermieden wird. Danach kann in vorteilhafter Weise unter Ausnutzung der Dynamik des Systems der Fahrerwunsch unbegrenzt ausgeführt werden, sobald der Triebstrang in Zugrichtung vorgespannt ist.

Weitere Vorteile ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung von Ausführungsbeispielen sowie aus den abhängigen Ansprüchen.

Zeichnung

Die erfindungsgemäße Vorgehensweise wird nachstehend anhand der in der Zeichnung dargestellten Ausführungsformen näher erläutert. Dabei zeigt Fig. 1 ein Übersichtsblockschaltbild einer Vorrichtung zur Durchführung der erfindungsgemäßen Vorgehensweise, während in Fig. 2 anhand von Signalverläufen die Wirkung der erfindungsgemäßen Vorgehensweise skizziert ist. In Fig. 3 schließlich ist eine Realisierungsmöglichkeit der erfindungsgemäßen Vorgehensweise in Form eines Rechenprogramms als Flußdiagramm dargestellt.

Beschreibung von Ausführungsbeispielen

Fig. 1 zeigt ein Übersichtsblockschaltbild einer Vorrichtung zur Steuerung der Antriebseinheit eines Fahrzeugs, bei der im Rahmen eines ersten Ausführungsbeispiels die erfindungsgemäße Vorgehensweise angewendet werden kann. Dort ist mit 10 eine Brennkraftmaschine bezeichnet, welche unter anderem über ein Luftsaugsystem 12 und eine darin befindliche Drosselklappe 14 verfügt. Die Drosselklappe 14 ist über eine mechanische Verbindung 16 mit einem Stellmotor 18 verbunden und bildet das Leistungsstellelement der Brennkraftmaschine. Ferner ist eine Steuereinheit 20 dargestellt, welche über folgende Eingangsleitungen verfügt: Eine erste Eingangsleitung 22 von einer Meßeinrichtung 24 zur Erfassung der Motordrehzahl; eine zweite Eingangsleitung 26 von einer Meßeinrichtung 28 zur Erfassung der Motortemperatur; eine Eingangsleitung 30 von einer Meßeinrichtung 32 zur Erfassung der Position des Leistungsstellelements, insbesondere der Drosselklappe 14; eine weitere Eingangsleitung 34 von einer Meßeinrichtung 36 zur Erfassung der Position eines vom Fahrer betätigbarer Bedienelements 38, insbesondere eines Fahrpedals, welches über eine mechanische Verbindung

40 mit der Meßeinrichtung 36 verbunden ist; eine Eingangsleitung 42 von einer Meßeinrichtung 44 zur Erfassung der eingelegten Gangstufe; eine Eingangsleitung 46 von einer Meßeinrichtung 48 zur Erfassung der Radzahl eines angetriebenen Rades. Eine Ausgangsleitung 50 der Steuereinheit 20 führt auf den Stellmotor 18 des Leistungsstellelementes.

Die Eingangsleitungen 22 und 26 führen auf ein Element 52, welches eine Kennlinie oder ein Kennfeld enthält und dessen Ausgangsleitung 54 auf ein Vergleichselement 56 führt. Diesem wird als weitere Eingangsleitung die Leitung 30 zugeführt. Die Ausgangsleitung 58 des Vergleichselements 56 führt auf ein erstes Schaltelement 60. Die Eingangsleitung 34 führt auf ein Kennlinien- bzw. Kennfeldelement 62, auf ein Differenzierelement 64 sowie auf einen Funktionsgenerator 66. Die Ausgangsleitung 68 des Kennlinienelements 62 führt auf den Pol 70 des ersten Schaltelements 60 sowie auf den Pol 72 eines zweiten Schaltelements 74. Dieses wird über die Leitung 76, welche Ausgangsleitung eines Vergleichselements 78 ist, betätigt. Die Ausgangsleitung 80 des Differenzierelements 64 führt auf das Vergleichselement 78. Die Ausgangsleitung 82 des Funktionsgenerators 66 führt auf den zweiten Pol 84 des Schaltelements 74, dessen dritter Pol 86 über die Leitung 88 mit dem zweiten Pol 90 des Schaltelements 60 verbunden ist. Das Schaltelement 74 schaltet zwischen den Polen 72 und 84 um. Die Eingangsleitung 42 führt einerseits auf das Vergleichselement 78, den Funktionsgenerator 66 sowie ein Berechnungselement 92. Die Ausgangsleitung 94 des Berechnungselements 92 führt zum ersten Schaltelement 60 zu dessen Betätigung. Dem Berechnungselement 92 sind die Eingangsleitungen 46 und 22 zugeführt. Der dritte Pol 96 des Schaltelements 60 ist über die Leitung 98 mit einer Regeleinheit 100 verbunden, der außerdem die Leitung 30 zugeführt ist. Das Schaltelement 60 schaltet zwischen den Polen 70 und 90 um. Die Ausgangsleitung des Elements 100 stellt die Ausgangsleitung 50 der Steuereinheit 20 dar.

Im normalen Fahrbetrieb des Fahrzeugs wird über die Meßeinrichtung 36 auf der Basis der Stellung des Fahrpedals 38 der Fahrerwunsch ermittelt, welcher im Element 62 über vorgegebene Kennlinien in einen Sollwert für die Einstellung des Leistungsstellelements umgesetzt und über den im Normalbetrieb geschlossenen Schalter 60 (wie in Fig. 1 gezeigt) an den Regler 100 abgegeben wird. Dort wird der Sollwert mit dem von der Meßeinrichtung 32 erfassten Istwert der Drosselklappenstellung verglichen und entsprechend einer vorgegebenen Regelungsstrategie, z. B. PID-Regelung, ein Ausgangssignal abhängig von der Differenz zwischen Soll- und Istwert gebildet und über die Leitung 50 zur Einstellung des Leistungsstellelements im Sinne einer Annäherung des Istwertes an den Sollwert abgegeben. Zur Erkennung der Schubphase ist das Kennfeldelement 52 vorgesehen, in welchem ein sogenanntes Nullmomentenkennfeld abgelegt ist. Dieses ordnet jeder Kombination aus Motortemperatur und Motordrehzahl diejenige Drosselklappenstellung zu, die notwendig ist, um gerade die inneren Verluste von Motor und Triebstrang zu überwinden. Dabei ist qualitativ das Kennfeld derart vorgegeben, daß mit steigender Motortemperatur und Motordrehzahl die zugeordnete Drosselklappenstellung betragsmäßig kleiner wird. Unterschreitet die aktuelle Drosselklappenstellung den aus dem Kennfeld für den aktuellen Betriebspunkt entsprechenden Wert, so wird davon ausgegangen, daß das Fahrzeug sich im Schubbetrieb befindet. Dies wird durch Ver-

gleich der aus dem Kennfeld ausgelesenen Werte im Vergleichselement 56 mit der tatsächlich gemessenen Drosselklappenstellung durchgeführt. Wird Schubbetrieb erkannt, so wird das Schaltelement 60 in die strichliert gezeigte Stellung umgelegt und die erfundungsähnliche Vorgehensweise aktiviert. Die Drosselklappenstellung wird auch während der Schubphase auf der Basis des Fahrerwunsches eingestellt (vgl. Schaltelement 74, welches in der mit durchgezogenen Linien gezeigten Stellung steht), lediglich beim Beschleunigen aus der Schubphase heraus kann die durch das Element 62 bestimmte Abhängigkeit modifiziert sein.

Während der Schubbetriebsphase wird im Differenzierelement 64 der Gradient der Fahrpedalstellung durch zeitliche Ableitung oder Differenzbildung zweier aufeinanderfolgender Meßwerte der Fahrpedalstellung bestimmt. Dieser wird über die Leitung 80 an das Vergleichselement 78 abgegeben, wo der Fahrpedalgradient mit einem vorgegebenen Schwellwert verglichen wird. Dieser Schwellwert ist vorzugsweise gangabhängig, da die obenerwähnten Schwingungen je nach Gangstufe bei unterschiedlichen Drehmomentensprüngen auftreten. Die Gangabhängigkeit ist durch die Leitung 42 symbolisiert, wobei die Ganginformation nicht nur extern vom Getriebe erfaßt, sondern auch in der Steuereinheit 20 selbst auf der Basis des Quotienten aus Motordrehzahl und Fahrgeschwindigkeit ermittelt werden kann. Qualitativ steigt der maximale Gradientenwert mit größerer Getriebeübersetzung an, so daß z. B. im 5. Gang eine betragsmäßig größere Fahrpedalstellungsänderung ausgeführt wird als im 1. Gang.

Überschreitet der gemessene Drehzahlgradient den vorgegebenen Schwellwert, so wird das Schaltelement 72 in die strichliert gezeigte Stellung umgelegt, wodurch der vom Kennfeld 62 ermittelte Vorgabewert seine Wirkung verliert und an dessen Stelle die vorzugsweise gangabhängig vom Generator 66 in Abhängigkeit der Fahrpedalstellung erzeugte zeitliche Rampe des Vorgabewerts zur Wirkung kommt. Dieser gemäß einer vorgegebenen Zeitfunktion gesteuerte Vorgabewert wird über die Schaltelemente 74 und 60 auf die Leitung 98 dem Regler zugeführt, worauf die Drosselklappe 14 entsprechend der zeitabhängig vorgegebenen Funktion verändert wird. Diese Rampe kann dabei in einem bevorzugten Ausführungsbeispiel linear sein, allerdings auch andere Kurvenverläufe, exponentielle, parabelförmige, stufenförmige, etc. aufweisen. Auch diese Rampenfunktion ist gangabhängig aus den vorstehenden Gründen, wobei bei größerer Übersetzung (z. B. 5. Gang) eine kleinere Verzögerung zu wählen ist, als bei kleinerer Übersetzung (z. B. 1. Gang).

Die geschilderte Situation tritt solange auf, bis Kraftschluß von Antriebseinheit auf das angetriebene Rad erkannt worden ist, das heißt bis der Triebstrang in Richtung Zug vorgespannt ist. Die Kraftschlußerkennung wird durch die Berechnungseinheit 92 durchgeführt, welche bei erkanntem Kraftschluß über die Leitung 94 das Schaltelement 60 in die durchgezogene Stellung zurückführt und somit den Normalbetrieb herstellt. Die Kraftschlußerkennung selbst wird auf der Basis der Raddrehzahl eines angetriebenen Rads und der Motordrehzahl unter Berücksichtigung der Gangstufe durchgeführt. Kraftschluß wird demnach erkannt, wenn infolge einer Motorbeschleunigung, das heißt einer Motordrehzahländerung, eine Radbeschleunigung, das eine Änderung der Radgeschwindigkeit, meßbar ist, wobei ergänzend der Betrag der Änderungen ausgewertet und zueinander in Beziehung gesetzt wird, so daß Kraft-

schluß dann erkannt wird, wenn einem ermittelten Änderungsbetrag der Motordrehzahl ein entsprechender Änderungsbetrag der Raddrehzahl gegenüber steht.

Aus Sicherheitsgründen kann in einem bevorzugten Ausführungsbeispiel ferner dieser Kraftschlußerkennung eine Zeitbedingung überlagert sein, welche ebenfalls vom Berechnungselement 92 überprüft wird. Nach Ablauf dieser Zeit nach Erkennung der Schubphase und Umlegen des Schaltelements 60 wird über die Leitung 94 das Schaltelement 60 wieder in die ursprüngliche Lage zurückgelegt, ohne daß Kraftschluß erkannt worden ist. Diese überlagerte Zeitbedingung soll sicherstellen, daß eine Rückkehr in den Normalbetrieb auch bei defekter oder nicht erfolgreicher Kraftschlußerkennung möglich bleibt.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß durch die erfundengemäße Vorgehensweise die Erkennung der Schubphase des Fahrzeugs anhand eines motortemperatur- und motordrehzahlabhängigen Kennfeldes auf der Basis der Drosselklappenstellungen ermöglicht wird und eine gangabhängige Begrenzung der Drosselklappendynamik gemäß einer Zeitfunktion, eine Verzögerung der Ausführung des Fahrerwunsches, solange aktiviert wird, bis der Kraftschluß wieder erkannt wird, daß heißt der Triebstrang in Richtung Zug vorgespannt ist. Die Begrenzung der Drosselklappendynamik durch Begrenzung der Fahrpedaländerung wird vorzugsweise dann eingeleitet, wenn die Fahrpedaländerung einen gangabhängigen Grenzwert überschritten hat und bleibt bis zur Kraftschlußerkennung oder bis zum Ablauf einer vorgegebenen Zeitspanne aktiv. Dadurch werden Schwingungen und Ruckeln im Triebstrang beim Übergang von der Schubphase in den Beschleunigungszustand des Fahrzeugs wirksam vermieden.

In Fig. 1 ist die erfundengemäße Vorgehensweise anhand eines elektronischen Gaspedalssystems eines Ottomotors beschrieben. Die erfundengemäße Vorgehensweise kann in anderen Ausführungsbeispielen unter Erlangung der genannten Vorteile auch bei Dieselmotoren oder sogenannten kraftstoffgeführten Systemen angewendet werden, wo abhängig vom Fahrerwunsch die zuzumessende Kraftstoffmenge bestimmt wird. Ferner kann eine Anwendung auch in Verbindung mit Elektroantrieben unter Einstellung des Motorstromes vorteilhaft sein. Bei konventionellen Motorsteuerungen mit einer mechanischen Verbindung zwischen Fahrpedal und Drosselklappe kann die erfundengemäße Vorgehensweise der verzögerten Ausführung des Fahrerwunsches dadurch realisiert werden, daß ein Leerlaufstellelement oder eine in Reihe zur Hauptdrosselklappe angeordnete elektrisch betätigbare Zusatzklappe zuerst schlagartig in Richtung Schließen und dann einer vorgegebenen Zeitfunktion folgend in Richtung Öffnen gesteuert wird.

In Fig. 2 ist die grundsätzliche Wirkung der erfundengemäßen Vorgehensweise anhand von Signalverläufen dargestellt. Dabei ist jeweils waagrecht die Zeit, senkrecht das entsprechende Signal aufgetragen. Fig. 2a zeigt den Wechsel zwischen Schub- und Zugbetriebsphase. Es sei angenommen, daß sich das Fahrzeug im Zugbetrieb bewegt, zum Zeitpunkt T0 jedoch in den Schubbetrieb überwechselt, das heißt die Antriebseinheit vom Antrieb geschoben wird. Die Schubbetriebsphase dauere bis zum Zeitpunkt T1, zu dem der Fahrer durch Betätigen des Fahrpedals in den Zugbetrieb, insbesondere in den Beschleunigungszustand, überwechselt. In Fig. 2b ist die dazugehörige Veränderung des Sollwertes der Leistungsstellelementestellung aufge-

zeigt. Zum Zeitpunkt T0 wird durch Entlasten des Fahrpedals durch den Fahrer die Sollstellung auf einen kleineren Wert zurückgeführt. Während der Schubbetriebsphase zwischen T0 und T1 soll dieser Wert gleichbleiben, während beim Beschleunigen, das heißt Betätigen des Fahrpedals zum Zeitpunkt T1 im Normalbetrieb eine Veränderung des Sollwertes zwischen T1 und T2 wie strichliert dargestellt die Folge wäre. Da zwischen T1 und T2 der Kraftschluß noch nicht vollständig hergestellt ist, und die Änderung der Fahrpedalstellung den vorgegebenen Grenzwert überschreitet, ist zwischen den Zeitpunkten T1 und T2 die erfundengemäße Vorgehensweise aktiv, die in einer zeitlichen Begrenzung der Sollwertänderung, d. h. Verzögerung oder Begrenzung der Ausführung des Fahrerwunsches, besteht. Dies ist durch die Gerade konstanter Steigung der durchgezogenen Linie zwischen den Zeitpunkten T1 und T2 in Fig. 2b dargestellt. Nach Kraftschlußerkennung wird der ursprünglich vom Fahrer eingestellte Sollwert zur Weiterverarbeitung vorgegeben. Gemäß diesem Verhalten ergibt sich die Kraftschlußerkennung gemäß Fig. 2c. Mit Erkennen der Schubphase zum Zeitpunkt T0 gilt der Kraftschluß im Sinne eines Zugbetriebs als nicht geschlossen, dies gilt auch noch über den Zeitpunkt T1 hinaus, zu dem der Fahrer die Schubphase durch Betätigen des Fahrpedals beendet. Zum Zeitpunkt T2 sei in der geschilderten Betriebssituation der Kraftschluß in Zugrichtung vorhanden, so daß das in Fig. 2 skizzierte Signal eine entsprechende Zustandsänderung erfährt. Dies ist der Auslöser, die Begrenzung der Änderungsgeschwindigkeit des Sollwertes gemäß Fig. 2b abzubrechen. In Fig. 2d sind schließlich die tatsächlichen Stellungen der Drosselklappe, ausgehend vom Verlauf des Sollwertes in Fig. 2b, aufgetragen. Zum Zeitpunkt T0 wird die Drosselklappe entsprechend dem Fahrerwunsch zurückgefahren, während zum Zeitpunkt T1 die Drosselklappe gemäß der strichlierten Linie verstellt werden würde, wenn der Fahrerwunsch ungehindert zur Wirkung käme. Durch die erfundengemäße Vorgehensweise ergibt sich jedoch zwischen den Zeitpunkten T1 und T2 eine begrenzte Verstellgeschwindigkeit der Drosselklappe gemäß der dargestellten linearen Geraden, während ab dem Zeitpunkt T2 ein schneller Anstieg mit großer Dynamik auf den vom Fahrer vorgegebenen Wert erfolgt.

In Fig. 3 ist ein Flußdiagramm skizziert als Beispiel einer Realisierung der erfundengemäßen Vorgehensweise in einem Rechenprogramm. Nach Start des Programmteils werden in einem ersten Schritt 101 die notwendigen Betriebsgrößen eingelesen: Motordrehzahl Nmot, Motortemperatur Tmot, Fahrpedalstellung FP, Drosselklappenstellung DK, Getriebeübersetzung G, Radgeschwindigkeit Vrad. Im darauffolgenden Schritt 102 wird aus dem Nullmomentenkennfeld der Nullmomentendrosselklappenwert DK0 als Funktion von Motortemperatur und Motordrehzahl ausgelesen und im darauffolgenden Abfrageschritt 104 der aktuell gemessene Drosselklappenstellungswert DK mit dem ermittelten Grenzwert DK0 verglichen. Unterschreitet der Drosselklappenistwert den vorgegebenen Grenzwert, so wird Schubbetriebsphase erkannt, und im Schritt 106 eine Marke auf den Wert 1 gesetzt. Danach wird im bevorzugten Ausführungsbeispiel nach Schritt 108 der Drosselklappensollwert DKsoll als Funktion des Fahrpedalwertes FP im Rahmen der normalen Pedalkennlinien festgelegt, der Programmteil beendet und zu gegebener Zeit wiederholt.

In einem zweiten vorteilhaften Ausführungsbeispiel

wird nach dem Schritt 108 der strichiert gezeigte Schritt 110 eingefügt, indem der Fahrpedalgradient, das heißt die zeitliche Änderung des Fahrpedalwertes, durch Bildung der zeitlichen Ableitung oder durch Bildung der Differenz zwischen zwei aufeinanderfolgenden Meßwerten berechnet wird und im darauffolgenden Abfrageschritt 12 überprüft wird, ob eine Fahrpedalbetätigung im Sinne einer Beschleunigung stattgefunden hat, das heißt ob der Fahrpedalgradient einen vorbestimmten Grenzwert A überschritten hat. Ist dies nicht der Fall, folgt Schritt 108, im gegenteiligen Fall wird eine Beendigung des Schubbetriebs angenommen als alternatives Kriterium zur "Nein"-Entscheidung im Schritt 104, wenn die Drosselklappenstellung den "Nullmomentwert" überschreitet.

Wenn der erfaßte Drosselklappenwert gleich dem im Schritt 102 ausgelesenen Kennfeldwert ist oder diesen überschreitet, wird Zugbetrieb angenommen und ebenso wie bei einer Ja-Entscheidung im Schritt 111 mit dem Schritt 114 fortgefahren, indem die Marke überprüft wird, ob sie auf 1 gesetzt ist. Ist dies nicht der Fall, folgt Schritt 108 im anderen Fall startet im Schritt 116 ein Zähler T, worauf im Schritt 118 die Fahrpedaländerung, der Fahrpedalgradient berechnet wird.

Im darauffolgenden Abfrageschritt 120 wird überprüft, ob der Fahrer eine Verzögerung des Fahrzeugs vorgenommen hat, das heißt ob der Gradient negativ oder die Bremse betätigt ist. Ist dies der Fall, folgt im Schritt 126 ein Nullsetzen der Marke. Darauf wird gemäß Schritt 108 der Sollwert gebildet. Im anderen Fall wird gemäß Abfrageschritt 122 überprüft, ob Kraftschluß vorhanden ist, das heißt ob der Triebstrang in Richtung Zug aus seiner in Richtung Schubbetrieb vorgespannten Stellung vorgespannt ist. Dies geschieht durch Überprüfung der Motordrehzahländerung zur Raddrehzahländerung. Dabei werden jeder Motordrehzahländerung für jede Gangstufe eine entsprechende Raddrehzahländerung zugeordnet. Fällt die Raddrehzahländerung nicht in der jeweiligen Motordrehzahländerung zugeordneten Bereich, so ist davon auszugehen, daß kein vollständiger Kraftschluß vorhanden ist. In diesem Fall wird gemäß Schritt 124 der mitlaufende Zähler T auf seinen Maximalwert hin überprüft. Wurde jedoch ein vollständiger Kraftschluß erkannt, da die Radgeschwindigkeitsänderung der jeweiligen Motordrehzahländerung entspricht, wird im Schritt 126 die Marke auf Null gesetzt und im folgenden Schritt 108 der Drosselklappensollwert auf der Basis des Fahrpedalwerts ausgegeben. Ein redundantes Kriterium zur Kraftschlußerkennung gemäß Schritt 122 stellt der mitlaufende Zähler dar, welcher nach Übergang vom Schub- in den Zugbetrieb gestartet wird und der eine vorbestimmte Maximalzeitbedingung einführt, die dann greift, wenn die Kraftschlußerkennung aus irgendwelchen Gründen nicht funktioniert. Hat der Zähler seinen Maximalwert überschritten, so folgt Schritt 108, ist er unterhalb seines Maximalwerts, so wird im Schritt 127 die maximale Fahrpedaländerung als Funktion der eingelegten Gangstufe aus einer Kennlinie oder Tabelle ausgelesen und im darauffolgenden Abfrageschritt 128 überprüft, ob die im Schritt 118 gemessene Fahrpedalstellungsänderung größer ist als die für die eingelegte Getriebeübersetzung vorgegebene maximale Änderung. Ist dies nicht der Fall, folgt Schritt 108, überschreitet jedoch die Fahrpedaländerung die maximal vorgegebene Fahrpedalstellungsänderung, so besteht die Gefahr, daß Schwingungen im Triebstrang auftreten. In diesem Fall wird gemäß Schritt 130 die Änderungsge-

schwindigkeit des Drosselklappensollwertes gemäß einer speziell eingerichteten, vorzugsweise gangabhängigen Kennlinie begrenzt, durch diese der Sollwert unabhängig vom aktuellen Fahrpedalwert einer vorbestimmten Zeitfunktion folgend in Richtung Öffnen gesteuert wird. Danach wird der Programmteil mit Schritt 118 wiederholt, bis Kraftschluß erkannt, die Maximalzeit überschritten wird oder der Fahrpedalgradient den Maximalwert unterschritten hat.

Neben der dargestellten Vorgehensweise nach Fig. 3 kann als weiteres Kriterium zur Einleitung der Verzögerung der Ausführung des Fahrerwunsches die Kupplungsbetätigung herangezogen werden, wobei bei betätigter Kupplung keine Zeitverzögerung vorgenommen wird.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Steuerung einer Antriebseinheit eines Fahrzeugs, mit einem Stellelement zur Beeinflussung der Leistung, welche auf der Basis des Fahrerwunsches eingestellt wird, dadurch gekennzeichnet, daß beim Übergang vom Schubbetrieb in den Zugbetrieb, insbesondere in den Beschleunigungsbetrieb, die Ausführung des Fahrerwunsches zur Einstellung der Leistung verzögert erfolgt.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Leistung durch elektrische, hydraulische, pneumatische, etc. Einstellung des Stellelements auf der Basis durch die Fahrpedalbetätigung erfaßten Fahrerwunsches eingestellt und die Verzögerung vorgenommen wird, wenn die Fahrpedalstellungsänderung einen vorgegebenen Wert überschreitet.
3. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der maximal zulässige Wert der Fahrpedalstellungsänderung von den Übersetzungsverhältnissen im Antriebsstrang, insbesondere von der Getriebeübersetzung, abhängig ist.
4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß beim Übergang von Schub- in den Zugbetrieb die Verzögerung bis zur Erkennung des vollständigen Kraftschlusses im Antriebsstrang aktiv ist.
5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der vollständige Kraftschluß dann angenommen wird, wenn bei einer Motordrehzahländerung unter Berücksichtigung der Übersetzungsverhältnisse des Antriebsstrangs eine entsprechende Änderung der Radgeschwindigkeiten eines angetriebenen Rades erkannt wird.
6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Verzögerung der Ausführung des Fahrerwunsches bis zum Ablauf einer vorgegebenen Maximalzeit nach der Betätigung des Fahrpedals zum Verlassen des Schubbetriebs aktiv ist.
7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß auf der Basis von Motordrehzahl und Motortemperatur ein Stellungswert für das Leistungsstellelement vorgegeben ist, welcher der Überwindung der inneren Reibung von Antriebseinheit und Antriebsstrang entspricht und daß Schubbetrieb angenommen wird, wenn der erfaßte Stellungswert des Leistungsstellelements diesen Wert unterschreitet.

8. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß nach Erkennung des vollständigen Kraftschlusses oder nach Ablauf der maximalen Zeit oder bei Unterschreiten der maximalen Fahrpedalsänderung die Verzögerung der Ausführung des Fahrerwunsches gestoppt und das Leistungsstellelement entsprechend dem Fahrerwunsch eingestellt wird.

9. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Verzögerung der Ausführung des Fahrerwunsches durch Steuerung eines Einstellwertes für das Leistungsstellelement gemäß einer vorgegebenen Zeitfunktion, linear, exponentiell oder parabelförmig, etc. durchgeführt wird.

10. Vorrichtung zur Steuerung einer Antriebseinheit eines Fahrzeugs, mit einem die Antriebsleistung beeinflussenden Stellelement, welches entsprechend dem Fahrerwunsch eingestellt wird, dadurch gekennzeichnet, daß beim Übergang vom Schubbetrieb in den Zugbetrieb, insbesondere in die Beschleunigungsphase, Mittel vorgesehen sind, welche die Ausführung des Fahrerwunsches zur Einstellung der Leistung verzögert vornehmen.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

25

30

35

40

45

50

55

60

65

- Leerseite -

一

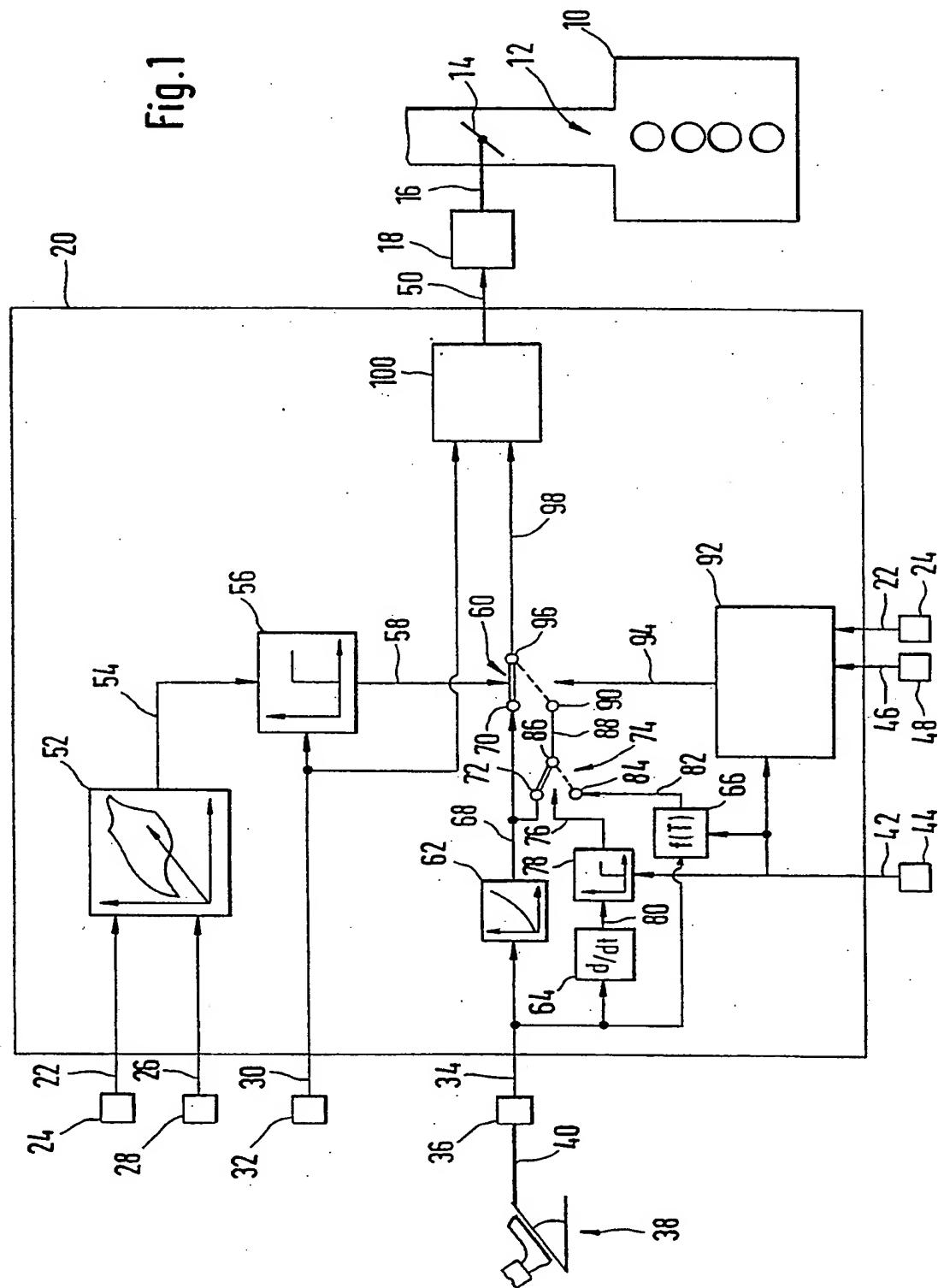


Fig. 2

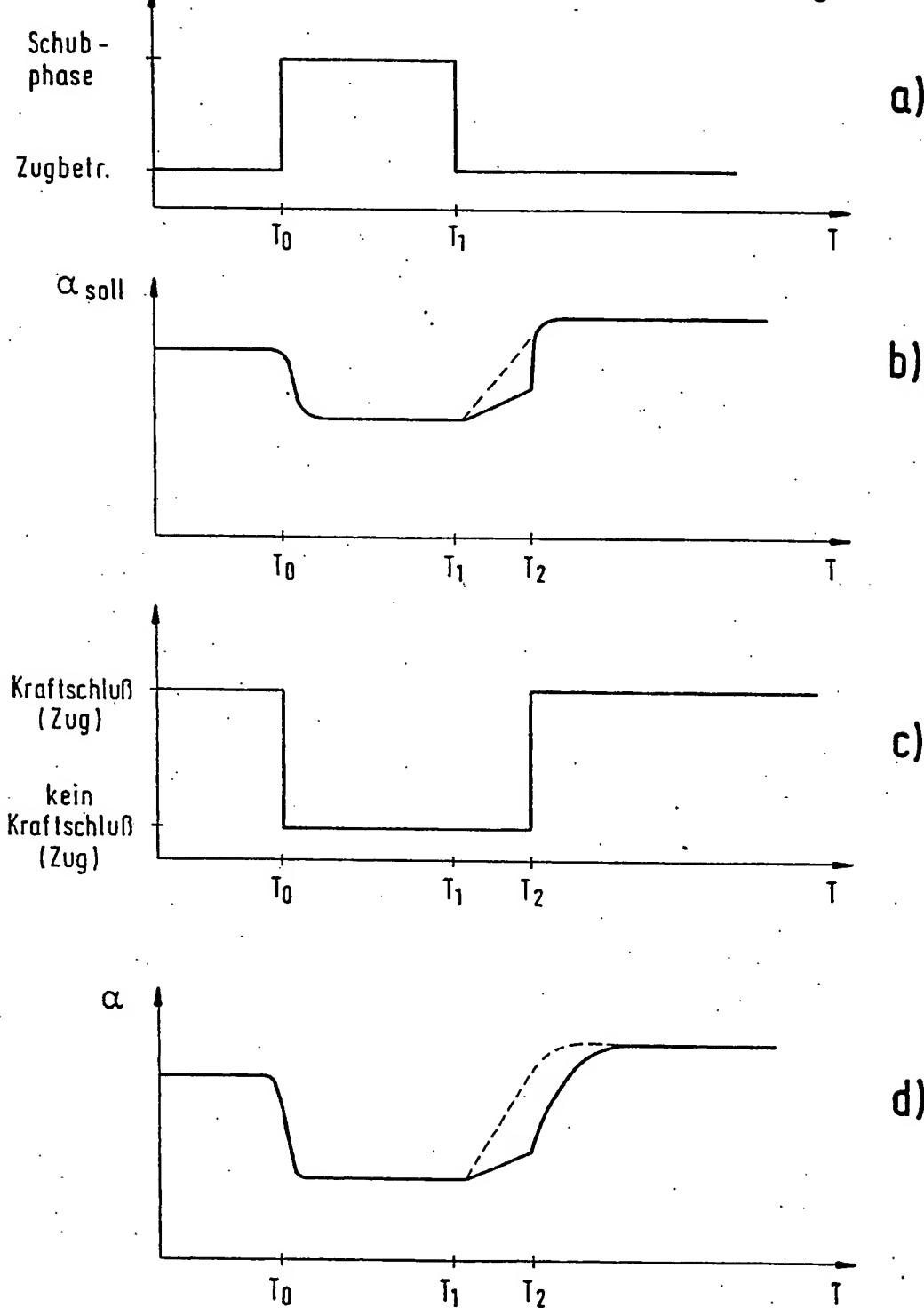


Fig.3

